

CENISIO NUOVO



Officine Grafiche della S. T. E. N.

* Società Tipografico-Editrice Na-
zionale - Torino * * *



PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Legato **Anselmi**

OA. - b -

671

CENISIO NUOVO

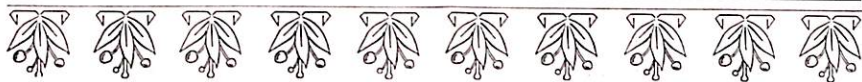


Officine Grafiche della S. T. E. N.

* Società Tipografico-Editrice Na-
zionale - Torino * * *

La sistemazione della linea per il Cenisio, che, mercè le insistenze della Città di Torino, della « Pro Cenisio », dei Deputati e Senatori piemontesi, si era iniziata e, sia pure lentamente, andava avanzando colla posa del secondo binario e colla progettata elettrificazione della linea stessa, corre ora pericolo, per il troppo zelo di alcuni patrocinatori, di subire una nuova sosta colla richiesta al Governo di una seconda galleria.

L'argomento è troppo vitale per gli interessi di Torino, perchè non si senta l'opportunità di studiarlo con ponderata cura, ed a tal uopo crediamo utile riportare quanto un valoroso tecnico — competentissimo in questioni ferroviarie e che da tempo, con amore, si occupa dei maggiori nostri interessi — pubblicava, giorni sono, in un giornale cittadino.



CENISIO NUOVO

Nel giugno 1907 si costituiva il Comitato *Pro Cenisio*, avente per scopo — nell'interesse supremo di Torino — di adoperarsi a che venisse messa, per l'Esposizione del 1911, nel migliore assetto la linea internazionale di Modane col raddoppiamento del binario dove essa ne era ancora mancante.

L'agitazione era più che giusta e doverosa. Il valico del Cenisio — primo per anzianità, e primo per importanza dei commerci che serve fra due Nazioni le più affini — rende oltre cinquanta mila lire all'anno per chilometro. Ed è regola ammessa che — anche per linee non internazionali — a tale traffico non si possa soddisfare se non colla doppia via.

Era anzi a lamentarsi che — per incuria di Amministrazioni cittadine e di Governo — si fossero lasciati trascorrere quasi cinquanta anni senza reclamare e provvedere a quanto accordava al Piemonte la stessa legge di concessione 15 agosto 1857, che precisava ed appaltava la linea a doppia via.

Nel giugno 1907, dei 105 chilometri Torino-Modane erano armati a doppio binario chilometri 24 fra Modane e Beaulard, pronti per la

posa delle rotaie i 12 chilometri fra Beaulard e Salbertrand ed in via di ultimazione i 10 chilometri fra Torino e Collegno.

Rimanevano così chilometri 59 da completare, dei quali 16, fra Meana e Salbertrand, piuttosto costosi, e 43, fra Collegno e Meana, per la massima parte in pianura.

La spesa per tale ultimazione non si presentava ingente, ed il tempo era più che sufficiente per soddisfare ai maggiori bisogni della grande Esposizione prossima.

Di questo avvenimento siamo ora alla vigilia e — nonostante tutto l'interessamento postovi dall'ottimo Presidente del Comitato *Pro Cenisio*, il compianto senatore Di Sambuy, e le reiterate promesse scritte dal Governo — si è riusciti a mala pena ad avere ultimato il doppio binario tra Torino e Collegno, e collocate le rotaie nel tratto Salbertrand-Beaulard, e... nient'altro.

*
* *

L'ardimento di Cavour nel volere tale valico, la benemerenzza di Torino nell'accingersi alla prossima Mostra mondiale non meritavano tanta trascuraggine.

Ed anche per equità le domande di Torino si imponevano. Mentre, ad esempio, per la ferrovia Roma-Napoli, interamente armata a doppio binario, si viene ad aggiungere una nuova linea pure a doppio binario, — la linea, non locale, ma internazionale, del Cenisio è stata lasciata a semplice binario, non tenendo conto che essa ha un reddito chilometrico annuo superiore, e che ha maggior bisogno, per le coincidenze coll'estero, di accelerare i percorsi rispetto alla Roma-Napoli, con cui fanno coincidenza piroscafi partenti ogni sette, ogni quindici giorni.

Al Cenisio si sta collocando, è vero, la linea per trasmissione di energia elettrica fornita dall'impianto municipale di Chiomonte. Ma — oltrechè fu rilevato che la trazione elettrica non adempie il compito del doppio binario — è da osservare che tale trazione verrà solamente applicata per la grande galleria di culmine, mentre è noto che essa renderebbe molto maggior vantaggio nelle numerose e tortuose gallerie

che sonvi fra Chiomonte e Salbertrand, dove appunto cominciano i fili conduttori.

I casi di asfissia più frequenti si verificano presisamente nel sotterraneo di Exilles, così difettoso per ventilazione, così in pendenza.

*
* *

Non è facile comprendere da quale alta considerazione sia stato indotto il Comitato *Pro Cenisio* a cambiar rotta e chiedere — intempestivamente — che al valico attuale ne venga sostituito un altro.

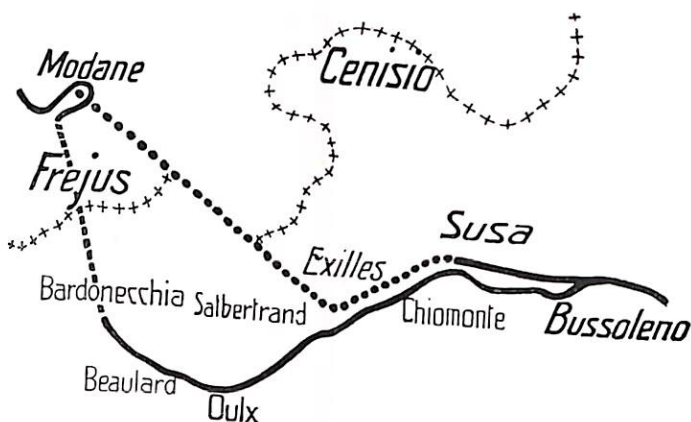
Detto Comitato era sorto coll'intento di far consolidare la linea esistente per Modane, e di non lasciar metter giù la *vecchia carcassa*, come piaceva definirla ai non pochi aventi per mira di deviarne il traffico per altro valico sommamente dannoso a Torino.

Il detto Comitato, o meglio alcuni soltanto dei suoi membri, si presentarono il 12 agosto ultimo alle L.L. E.E. Luzzatti e Sacchi per chiedere che la *vecchia carcassa* sia sostituita da altra linea inferiore e presentante qualche abbreviazione.

Si volle affermare che solo con tale nuova linea veniva ad essere conservato al Cenisio, ed alla grande linea internazionale *Londra, Parigi, Torino, Milano, Roma*, quel primato che gli destinava il genio di Cavour.

L'affermazione — anche se espressione di pochi — è grandiosa, ma anche sommamente costosa. Dai dati che si fanno seguire, si può desumere che per costruire la nuova linea azzardata ci vorranno non meno di 120 milioni. Questa cifra non può essere accolta ed accordata così di primo acchito, e può meritare invece qualche scandaglio e qualche esame sulla minore o maggiore convenienza di adattarvisi, anche se voluta da alcuni dello stesso Comitato patrocinatore del Cenisio.

Per questo esame spassionato, e per la risoluzione a prendersi colla massima ponderazione, non saranno per riuscire interamente disutili gli appunti che presentiamo, aventi per base dati di fatto, e non soltanto vaghe affermazioni.



Lo schizzo soprastante indica che cosa si vorrebbe fare per sostituire con altro il valico attuale del Cenisio, secondo il progetto elaborato da un distinto e pratico progettista di ferrovie e soprattutto di grandi sotterranei.

Press'a poco da Bussoleno — quota 440 — si distaccherebbe una nuova traccia che, salendo col 25 per mille sulla sponda sinistra della Dora, verrebbe ad imboccare presso Exilles — a quota 930 — un sotterraneo di culmine sboccante direttamente a Modane — quota 1051.

Il sotterraneo riuscirebbe lungo metri 22.500 con quota di culmine metri 1070. E prevedendosi di 20 chilometri la rampa di accesso al 25 per mille, la distanza Bussoleno-Modane riuscirebbe di chilometri 43 e mezzo.

Avendosi nel Cenisio attuale per elevazione massima metri 1295 al confine, e chilometri 59 e mezzo di distanza fra Bussoleno e Modane, i vantaggi ottenendosi con una spesa di 120 milioni saranno di abbassare il culmine di metri 225 (1295-1070) e di abbreviare il percorso Bussoleno-Modane di chilometri 16 (59.500-43.500).

Vedremo se il risultato è proporzionato alla spesa, ma intanto è bene notare che — a meno di sopprimere stazioni necessarie come quella di Susa — sarà giuoco-forza, od aumentare la salita del 25 per mille, od allungare i 20 chilometri allo scoperto, essendovi quasi 500 metri di dislivello fra Bussoleno e l'imbocco Sud della galleria presso

Exilles. E ciò anche perchè non è ammissibile imboccare la pendenza massima senza qualche livelletta minore di incamminamento.

Se si tien conto di quanto hanno costato sotterranei di assai minore lunghezza ed in tempi di minore prezzo della mano d'opera, non potrà tacciarsi di esagerazione il valutare in 100 milioni circa il costo per la galleria di culmine lunga 22500 metri, a doppio binario e con impianto per la trazione elettrica.

I 20 chilometri allo scoperto possono essere valutati almeno come è stata calcolata la posa del secondo binario sulla sponda sinistra della Dora, ossia un milione per chilometro, e non per doppia via.

Notiamo che questa spesa complessiva, superiore certo ai 120 milioni presupposti, agevolerà di qualche cosa la salita nel versante nostro, ma lascia intatta la pendenza del 30 per mille sul versante francese, e cioè allevierà soltanto il viaggio di andata in Francia, ma non quello di ritorno.

*
* *

Sbarazziamoci anzitutto dell'affermazione, tanto pomposa quanto gratuita, che costituisce l'argomento principale.

Colla nuova linea invocata sarà conservato al Cenisio, ed alla grande linea internazionale Londra, Parigi, Torino, Milano, Roma quel primato che gli destinava il genio di Cavour.

Sappiamo tutti, e per lunga e dolorosa esperienza, come non sieno 15 o 20 chilometri di abbreviazione che abbiano potere determinante di avviare il traffico per l'istradamento che gli compete.

Molti elementi diversi, troppi disparati interessi delle varie compagnie esercenti, fanno sì che la regola dell'itinerario più breve non abbia quasi mai applicazione esatta.

I treni diretti da Roma a Parigi impiegano oltre due ore di meno passando per Milano e per il Sempione, anzichè per il Cenisio, nonostante che per il Cenisio il percorso sia più breve di 56 chilometri, e benchè a rappresentare il nostro Governo nelle conferenze per il Sempione sia delegato lo stesso Presidente attuale del Comitato *Pro Cenisio*.

La Compagnia francese del Nord porta i viaggiatori Londra-Roma per la via di Basilea e del Gottardo in un'ora di meno del viaggio per il Cenisio, anche se passando per il Gottardo sieno da fare — e pagare soprattutto — 120 chilometri di maggior percorso.

Ma, a parte queste constatazioni di fatto che dimostrano come ad altro sia da provvedere, più che ad abbreviare di 16 chilometri il Cenisio e spendervi 120 milioni, è da vedersi se almeno con tanta spesa si riesca effettivamente ad ottenere il più breve itinerario per il viaggio Londra-Parigi-Torino-Milano-Roma, come si volle asserire.

E cominciamo da quello Parigi-Milano.

Colla costruzione della rettificazione Frasnè-Vallorbe e per il Sempione, la distanza Parigi-Milano si riduce a chilometri 817, con elevazione massima, nella traversata del Giura, a metri 896 sul mare.

Per il Cenisio attuale si hanno chilometri 929, e per il Cenisio corretto chilometri 913, con elevazione massima a metri 1070.

Parigi-Milano per il Sempione resta più breve di chilometri 96, e meno elevato di 174 metri.

Una memoria presentata dal nostro Sindaco in data 21 giugno ultimo per la conferenza italo-francese di Roma dice precisamente:

Eseguita la Frasnè-Vallorbe nessuna linea potrà essere più breve per il percorso Parigi-Milano di quella del Sempione. E tale memoria non è certo ignorata da qualcuno dei membri del Comitato che si assunse l'incarico di perorare per il nuovo valico e per i 120 milioni.

Si potrà obiettare che la linea del Cenisio è suscettibile di altre abbreviazioni. Ma così è pure per quella del Sempione, per la quale già è stata ammessa — e dilazionata soltanto — la rettificazione fra le stazioni di Vallorbe e Bussigny sopra Losanna.

Con maggiore evidenza si può assodare che non al Cenisio corretto può competere il viaggio Calais-Milano. Diremo solo che colla prossima ultimazione del Loetschberg vi saranno per Hirson, Nancy, Berna e il Sempione chilometri 1085, mentre il Cenisio corretto ne avrà 1221, ossia 136 chilometri di più.

E poichè può probabilmente parere neppure troppo giustificata la spesa di 120 milioni per accorciare il viaggio di Londra e Parigi su

Torino, veniamo al percorso Parigi-Roma che per il Cenisio attuale è di chilometri 1443.

Non è più breve il percorso per il Sempione, che, data pure la rettificata Frasnè-Vallorbe, riesce di chilometri 1484, ossia maggiore di chilometri 41.

E neppure può abbreviarlo qualche nuovo valico, come il Monte Bianco od il Piccolo San Bernardo, trovandosi essi più ad occidente del Cenisio.

Il progetto per il Monte Bianco, quale viene ufficialmente presentato dal Comitato Francese, unisce mediante una linea nuova la nostra stazione di Aosta con quella di Sallanches sulla ferrovia Annemasse-San Gervais. La nuova linea, salendo sopra i 1300 metri con una galleria di culmine di metri 12510 e con la stessa rampa del 30 per mille, inammissibile sul Cenisio attuale, viene a misurare chilometri 76 in progetto, ma assai più in realtà, come è facile dimostrare.

Si aggiungano i chilometri 618 che intercedono fra Parigi e Sallanches per la via più breve di Bourg, Nantua, Bellegarde ed Annemasse, ed altri chilometri 760 sul nostro territorio passanti per Aosta, Chivasso, Asti e Genova, e si ha in totale il percorso Parigi-Roma per il Monte Bianco di chilometri 1454, maggiore sempre di quello attuale per il Cenisio, anche se non corretto.

Col valico del Piccolo San Bernardo il percorso è di non poco superiore.

Che se si volesse tener conto di altri brevi accorciamenti possibili in Francia, bisognerebbe considerare che essi, come per la linea del Monte Bianco, possono parimenti essere eseguiti per quella affluente al Cenisio.

*
* *

Dalle cifre esposte emerge per nulla giustificata, ma interamente gratuita, l'affermazione vantata che con 120 milioni di spesa, coll'abbassamento per metri 225, coll'abbreviazione problematica di 16 chilometri e colla diminuzione di rampa — solo su un versante — dal 30

al 25 per mille, venga fatto di restituire al Cenisio quel primato che aveva... quando non vi erano altri valichi. Il Cenisio resta nè più nè meno che colla sua competenza attuale.

Per spiegarsi però l'ardimento di chi non si accontenta di un solo Cenisio, ma ne vuole due, bisogna tralasciare il campo così meschino delle distanze assolute ed elevarsi in quello della virtualità che, secondo l'opinione di qualche sacciente, era ignorato dagli ideatori del Cenisio!

Il Zollinger — professore non cattedratico di materia ferroviaria pratica — non si perita ad asserire che coll'adozione della trazione elettrica le così dette lunghezze virtuali non hanno più valore e che bisogna solo tener conto delle lunghezze assolute.

Il Locher — altro insigne maestro di costruzioni ferroviarie — progettò il valico dello Spluga, ancora da farsi, con culmine a metri 1155 e con rampe del 30 per mille.

Per il valico del Loetschberg, l'ultimo in costruzione per unire Basilea e Berna al Sempione, si ebbe una quantità di progetti. La Commissione scelta per la decisione fra i più eminenti ingegneri, compreso il nostro senatore Colombo, ha fatto adottare la traccia che sta ora per essere presto ultimata.

Il punto culminante è a metri 1245, e le rampe sui due versanti di accesso sono del 30 per mille, press'a poco dunque le stesse condizioni del nostro Cenisio esistente, che noi vogliamo sopprimere spendendo 120 milioni e più.

Come si notò, il valico minaccioso del Monte Bianco è progettato — nel rapporto del Comitato d'iniziativa francese — con culmine superiore e con pendenze anche maggiori di quanto presenti il nostro Cenisio.

E noi vogliamo abbassar questo di 225 metri e ridurne la pendenza di un cinque per mille!

Per ossequio a troppa virtualità — anche problematica — arrischiamo di mettere in non cale quanto l'odierno progresso si affatica a superare.

Ogni migliore mezzo si escogita ora per elevarsi in alto, anche fra le nubi.

Le locomotive sono usate in doppia, tripla trazione per vincere maggiori salite. Per lo stesso intento si accoppiano cinque, sei assi per ognuna, se ne fanno più potenti le caldaie e gli organi di locomozione, e si avviva la produzione di vapore col petrolio.

La trazione elettrica viene adottata soprattutto per arrampicarsi. In America si arriva anche a 3000 metri di altezza con ferrovie del maggiore interesse.

E noi ci adoperiamo a spendere 120 milioni per abbassarci di 225 metri, con che otteniamo di rimanere più elevati ancora di quasi 200 metri sull'altezza massima della linea del Sempione.



Si dice: Chiedere un secondo valico del Cenisio non è altro che volere quanto ha ottenuto Genova, dove il valico dei Giovi venne duplicato, e sarà quanto prima triplicato.

Ma la linea dei Giovi ha un rendimento chilometrico sei volte almeno superiore a quello del Cenisio, il quale per di più non ha merci povere imbarazzanti.

È logico che chi — per esuberanza di commerci — non può più muoversi in un ambiente, se ne procuri un secondo, un terzo.

Ma non è parimenti logico che chi ha ancora margine per stare in un locale, e che anzi ha già intrapreso adattamenti e spese per starvi meno a disagio, mandi in fumo tali lavori e tali spese di accomodo già fatte per pretendere una nuova sede con relativi 120 milioni di costo.

Ultimando le opere in corso per la posa del secondo binario e per l'impianto completo della trazione elettrica, si riuscirà ad avere sulla linea del Cenisio una potenzialità almeno sestupla dell'attuale, ossia si soddisferà al bisogno di un lungo periodo di anni.

Che tale cifra non sia ipotetica lo prova il fatto che attualmente — per mancanza di doppio binario — da Chiomonte non si può far prosperare un treno ad altro ascendente se non ad un'ora di intervallo,

dovendosi dar tempo alla marcia del treno discendente da Salbertrand.

Col doppio binario, e per la trazione elettrica, i treni si possono far seguire a soli 10 minuti di distanza, ed anche meno.

Ognuno dei 43 chilometri e mezzo della nuova linea Bussoleno-Exilles-Modane dovrà rendere annualmente, oltre le spese di esercizio piuttosto gravose, un 120 mila lire per soddisfare l'interesse del capitale impiegato nella costruzione.

A queste 120 mila lire bisognerà aggiungere la passività di esercizio che certamente si avrà nell'attuale linea Bussoleno-Bardonecchia-Modane di chilometri 60, a meno che non si pensi a chiudere le porte del Cenisio stesso, per il quale passerà solo qualche raro viaggiatore, apponendovi una targa commemorativa dicente che quanto il genio di Cavour ideava, il genio — più grande e maggiore — della Virtualità sopprimeva.

Il chilometro virtuale è buono per i professori e per gli ingegneri che manipolano gli orari. Al pubblico poco monta la maggiore o minore virtualità; esso tien conto unicamente dei chilometri che figurano effettivi negli orari messi in vendita e che non sono virtuali, perchè devono essere pagati per contanti da chi viaggia o da chi spedisce o riceve le merci viaggianti.

Si dice ancora: Questo Cenisio nuovo apporterà una economia d'esercizio. Ma a parte che ciò è assai problematico e non dimostrato, sta per ora certo che questa eventuale economia di esercizio di là a venire andrebbe a favore dell'azienda di esercizio o del proprio personale, mentre la spesa di costruzione del nuovo valico, per una somma reale da sborsarsi subito, dovrebbe essere sopportata dai contribuenti.

*
* *

Dal non poco già detto scaturisce ingenua una domanda circa la proposta voluta avanzare — intempestivamente — da alcuni membri del Comitato « Pro Cenisio », non si sa se per conto individuale o per mandato ricevutone.

E la domanda è: Ammesso che la proposta fatta non sia dovuta a considerazione di ordine un po' diverso, — nell'interesse vero di Torino non havvi proprio nulla di meglio per impiegare questi 120 milioni — se basteranno — che procurarsi un duplicato del Cenisio esistente, duplicato che non servirebbe ad altro che a conservare niente di più che la competenza di quello attuale, come chiariscono le cifre suesposte?

Di tale spesa, per servire precisamente lo stesso traffico che si ha ora, solo una minima parte — come vedesi dallo schizzo allegato — competerebbe alla Francia, dato che anche questa sia per mutare vela e rinunci alle autorevoli e tante insistenze fatte per ottenere unicamente l'intero miglioramento della linea attuale.

È assai facile a qualche bravo avvocato del sotto Comitato « Pro Cenisio » volere — a parole — che si faccia e l'una e l'altra cosa. Ma è anche più facile che a chi deve mettere fuori i denari venga da riflettere se i 20 o 25 milioni, che richiede l'ultimazione del secondo binario, non sarebbero, per avventura, dopo quattro o cinque anni, denari buttati per far crescere le ortiche.

Si è detta intempestiva la domanda presentata ai ministri il 12 agosto dal sotto-Comitato.

Rimandandola di qualche mese — al principio dell'anno prossimo — essa poteva almeno essere contestata dalla circostanza che, non essendosi riusciti ad avere il doppio binario per l'Esposizione, vi poteva essere agio a studiare anche la nuova linea inferiore.

Non si riesce a comprendere tanta urgenza dopo tanta quiete e mentre è prossima — in novembre — la conferenza che deve concretare appunto i miglioramenti da portarsi nelle relazioni commerciali e ferroviarie tra Francia ed Italia.

Da tale precipitazione del sotto-Comitato ne verrà questo certamente. La valle di Aosta ed i tanti partigiani di altre linee tangenziali avranno buon giuoco a farsi vivi nella detta conferenza prossima e sostenere che se si dà due a chi ha già uno, devesi dare uno a chi non ha niente. E la valle di Aosta ha ora buoni patrocinatori e merita di non essere trascurata.

Se si vuol asserire che fra Meana e Salbertrand al doppio binario

bisogna rinunciare perchè impossibile — mentre ciò non può essere vero se si tratta solo di maggiore o minore spesa — vi è da osservare che al nostro Comune esiste un progetto per una variante di detto tronco con traccia a sponda sinistra della Dora, colla quale variante si viene a risolvere ogni difficoltà.

Per fortuna questa improvvisa virata di bordo del Comitato « Pro Cenisio » giova sperare non sarà per attecchire, nonostante sia patrocinata da valorosi avvocati. Si sa che gli avvocati difendono le cause buone e quelle meno buone.

Anche la traversata famosa delle *Faucilles* aveva potenti patrocinatori, e fu seppellita.

Il Governo nostro, che ha dimostrato sempre tanta buona volontà nel prometter molto e nulla mai fare per il nostro Cenisio, viene ad acquistare un'arma potente per studiare e sempre studiare, liberandosi così delle nostre seccature, continuando a... studiare.

Il Comitato — o sotto-Comitato — « Pro Cenisio » può essere orgoglioso del risultato ottenibile e della serietà delle affermazioni lanciate, ed è peccato, perchè un sotterraneo di 23.500 metri di lunghezza diventava un *record* per l'ingegneria ferroviaria.



115753

Dalla *Gazzetta di Torino* (N^o 248 e 252 delli 8 e 12 Settembre 1910).





Cinque
centesimi

Al Comitato Pro Cenisio

TORINO

Via Carlo Alberto, 40.

PRO CENISIO

✧ TORINO - Via Carlo Alberto, 40 ✧

Ill.^{mo} Signore,

Da circa tre anni questo Comitato, sotto la Presidenza del compianto **Senatore Di Sambuy**, poi sotto quella di **S. E. Edoardo Daneo**, prosegue un'opera diuturna e tenace per ottenere che il glorioso valico del Cenisio, costruito **per opera e spesa del Piemonte**, pur servendo da 40 anni a tutta Italia, riabbia fra i suoi confratelli, venuti assai più tardi, il posto di **comunicazione principe fra Parigi e Roma** che gli spetta tutt'ora (malgrado la imperdonabile trascuranza in cui fu lasciato) per l'importanza del suo traffico, assai **superiore a quello dei valichi concorrenti**, e per costituire **realmente e virtualmente** il tragitto più breve e migliore fra le due capitali.

La linea infatti Roma-Parigi pel **Cenisio** conta, rispetto a quella Roma-Parigi pel Sempione, una **minor lunghezza reale** di **Km. 56**
ed una **minor lunghezza virtuale** di **Km. 110**

specialmente perchè nei due sensi dell'andata e del ritorno i treni sulla linea **Porretta-Sempione-Giura** debbono superare in altezza **in più** che sulla linea Giovi-Cenisio **metri 1158**.

L'opera di questo Comitato ha valso ad illuminare e scuotere l'opinione pubblica sui pericoli che minacciavano di **isolamento** dalle grandi correnti internazionali la nostra città e gran parte della regione Ligure-Piemontese; determinando una energica reazione contro l'inerzia dominante a proposito del massimo valico del Cenisio e provocando formali promesse del Governo, per quanto finora attuate con deplorabile lentezza.

In questo momento, nel quale il nostro Comitato si compiace per l'onore fatto al proprio Presidente, chiamato all'**alta carica di Ministro**, sentiamo accrescersi le nostre speranze e confidiamo di non esser lontani dal raggiungere soddisfacenti risultati.

La causa nostra è giusta e conforme all'interesse Nazionale e si è attorno ad essa raggiunto una rara concordia d'intenti non solo in **Torino**, non solo nelle provincie del **Piemonte** e della **Liguria**, le più direttamente interessate; ma ancora nell'amica **Francia**, dalla cui tribuna parlamentare, proprio di questi giorni, suonò **unanime e solenne l'appello "Pro Cenisio"**.

Ma egli è più che mai indispensabile insistere nel nostro lavoro in questo momento e reclamare energicamente giustizia pel Cenisio, quando alla linea rivale del Sempione vengono senza risparmio accordate cure e privilegi d'ogni sorta; così che mentre per l'accennata inferiorità di lunghezza reale e virtuale spetterebbe al percorso Roma-Parigi pel Cenisio un vantaggio di **due ore sul percorso Roma-Parigi via Sempione**, quest'ultimo lo ha invece sul primo di **due ore e $\frac{1}{4}$** con una **sperequazione** così di **quattro ore a danno del percorso pel Cenisio**.

Ma, o Signori, per qualsiasi lavoro occorrono fondi. Questi furono dal Comitato, in tre anni circa di esistenza, chiesti **una volta sola**, per volontaria sottoscrizione, e furono sufficienti finora a sopperire alle spese sostenute — e non furono poche — per patrocinare la causa del Cenisio con memorie, conferenze, disegni, carte, teloni illustrativi, ecc., ed a quelle di amministrazione, locali e simili.

Ma ora essi si trovano esauriti e ci vediamo costretti a rivolgervi un nuovo appello, persuasi che non solo non ci sarà negato il **nuovo obolo** che chiediamo dagli attuali aderenti; ma **una nuova falange** verrà ad accrescere il numero e la forza dei componenti il nostro Comitato. Tutti gli affezionati a Torino; ma specialmente i professionisti, commercianti, industriali, che tutelando il Cenisio, **tutelano il proprio interesse**, dovrebbero entrarvi in massa.

Torino, 15 dicembre 1909.

I VICE-PRESIDENTI

G. LAVINI — F. TURBIGLIO.

Il Segretario

P. TALUCCHI.

~~~~~

**N.B.** — Pregasi inviare, possibilmente entro questo mese, adesione ed obolo ad uno dei seguenti indirizzi:

1° Alla sede della “**Pro Cenisio**”, *Via Carlo Alberto, 40, p.° terreno*, al signor cav. Pompeo Rinetti, dalle 10 alle 12 e dalle 15 alle 17 di ogni giorno feriale;

2° Al cav. avv. Lavini, Vice-Presidente, *Via Ospedale, 9, p.° terreno*, dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di ogni giorno feriale.

Se l'adesione e l'offerta dell'obolo non sarà accompagnata dal versamento reale, il Comitato manderà a riscuotere dal suo proprio incaricato.

# PRO CENISIO

TORINO - Via Carlo Alberto, 40.

*Il sottoscritto aderente (o) dichiarando di aderire <sup>(1)</sup> al  
Comitato Pro Cenisio concorre nelle spese al medesimo occorrenti  
per lire*

Nome, cognome e paternità .....

.....

Indirizzo .....

(1) Chi è già aderente cancelli le parole dichiarando di aderire, chi non lo è ancora cancelli la parola aderente.